

Planinitiativ for 39/299 / Per Helgesens vei 99 / Alstad

Utarbeidet av *Gnist arkitekter AS* datert 10.10.2023

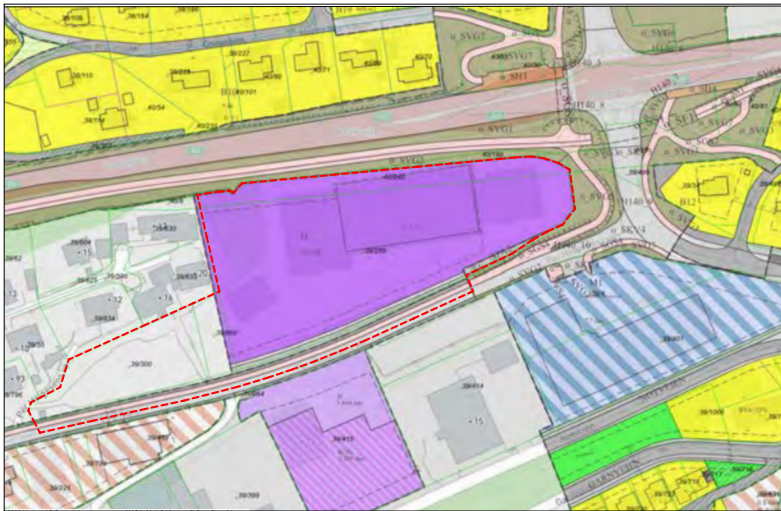
1. Formålet med planen (jf. forskr. § 1- a)

Formålet med planen er å tilrettelegge for utvidelse av eksisterende bebyggelse og ny bebyggelse innenfor planområdet. Sekundært er formålet å regulere området i henhold til overordnede planer, og ønsker om tettere bebyggelse opp mot et sentralt område og skape ny aktivitet på næringsareal. Planen skal tilrettelegge for ny handel, tjenestetilbud, kontor, lager og næring.

Det har tidligere vært avholdt avklaringsmøte med kommunen for å avklare formål i planen, VA og plangrenser. Deler av arealet er regulert gjennom en eldre reguleringsplan fra 1979 (1804_1175 RV80, PARS.SKJÆRINGA-JENSVOLL). Knyttet opp mot området ligger også reguleringsplanen for RV80 hunstadmoen-Bodøelv som vil ha innvirkning på planen. Det har vært dialog og møter knyttet til eventuelle endringer i denne planen, men ikke kommet til enighet om eventuelle endringer. Det ville vært ønskelig for forslagstiller å kunne nyttiggjøre seg av sidearealer til ny gang/sykkelvei, samt skape en større helhet for planen, men av hensyn til fremdrift og behov for fleksibilitet i planene til SVV har vi ikke lyktes med dette.

2. Planområdet og om planarbeidet vil få virkninger utenfor planområdet (jf. forskr. § 1- b)

Plangrense



Kartet viser foreslått planavgrensning. Planavgrensninger er lagt i henhold til tidligere dialog mot kommunen og SVV. Plangrensen legges til midten av Per Helgesens vei for å kunne sikre siktlinjer og avkjøringer langs denne. Mot plan for RV80 legges plangrensen inn mot planen for RV80. Det vill vært ønskelig å kunne ta med noe av dette arealet inn i planen, men grunnet behov for eventuelle tilpasninger i planene til SVV er dette avslått av SVV. Videre følger planen formåls grensen i KPA mot boligbebyggelsen i vest. Forslagstiller stiller seg positiv til å gjøre endringer/utvide planområdet om nødvendig i oppstartsmøtet.



Stedets karakter / om planområdet

Området har fra tidligere vært benyttet som næringsseiendom med lager/butikk/produksjon tilknyttet vann og avløps firma. Store deler av uteområdet har vært benyttet til lagring og parkeringsareal for ulike maskiner. Området bærer dermed preg av tidligere aktivitet, og består i stor grad av et stort næringsbygg, et mindre tilbygg, store, planerte, åpne areal og en knaus opp mot boligbebyggelsen vest for planområdet. Bebyggelsen er konsentrert mot øst, mens det mot sør er store parkeringsareal, og mot vest er det planert grusplass som benyttes som parkeringsareal/lagring.

Mot riksveien er vei/sti langs fasade og en grønn skråning ned mot gang- og sykkelveg. Opp mot boligbebyggelsen vest for området er det en grønn knaus med sti fra nordsiden av bygget og opp mot boligene. Mot riksvegen, i det nord-vestlige hjørnet av området ligger det en bunkers fra andre verdenskrig. Mot Sør går Per Helgesensvei med fortau langs tomtegrensen.

I de senere år har det vært kontorer i den lavere, østlige delen av bygget, mens lager arealene har vært lager mm. Bygget huser i dag 2 aktører, med padel-hall mot vest og trampoline/lekeland i midten av bygget. Den østlige delen av næringsbygget står i dag ledig.

Eiendommer / grunneiere

Foruten om forslagstiller, er det ikke andre grunneiere enn kommunen som har eiendommer som tas med innenfor planen.

Virkning utenfor planområdet

Planen og da tiltak som følge av planen, vil berøre omkringliggende områder. Det er særlig fire forhold som er naturlig å trekke frem i arbeidet med planen.

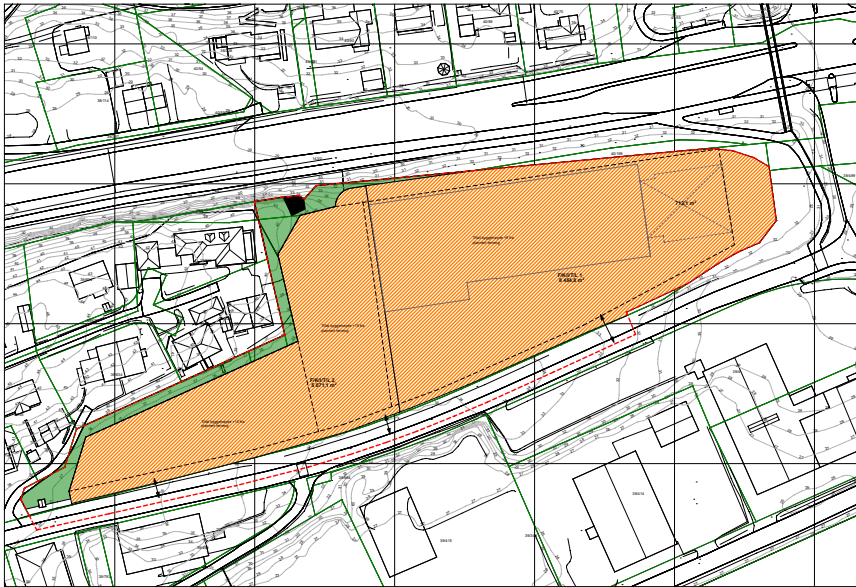
- a. Boligbebyggelsen som grenser til området mot nordvest. Særlig da Skeidhaugen 10, 12, 14, 16, 17, 18 og 20. Disse vil kunne få redusert utsikt og vil kunne få ny bebyggelse i nærheten av sine tomtegrenser.
- b. Bebyggelse på andre siden av Bodøveien vil kunne få noe redusert utsikt
- c. Økt trafikk og ny aktivitet vil kunne ha innvirkning på trafikk i området.
- d. Fremtidig ønske om å benytte deler av sidearealet til RV80 prosjektet til parkering/adkomstvei.

- e. Ny næring og handel kan generere noe mer støy enn eksisterende situasjon. Hensyn til boligbebyggelse må medtas i planbestemmelser/analyseres gjennom planprosessen. Det legges likevel til grunn at området tidligere har blitt benyttet til næringsaktivitet.

Det planlegges ikke for bebyggelse som kan påvirke forhold som faller til Avinor, næring med forurende eller farlige stoffer, boliger eller bebyggelse som kan benyttes til overnatting.

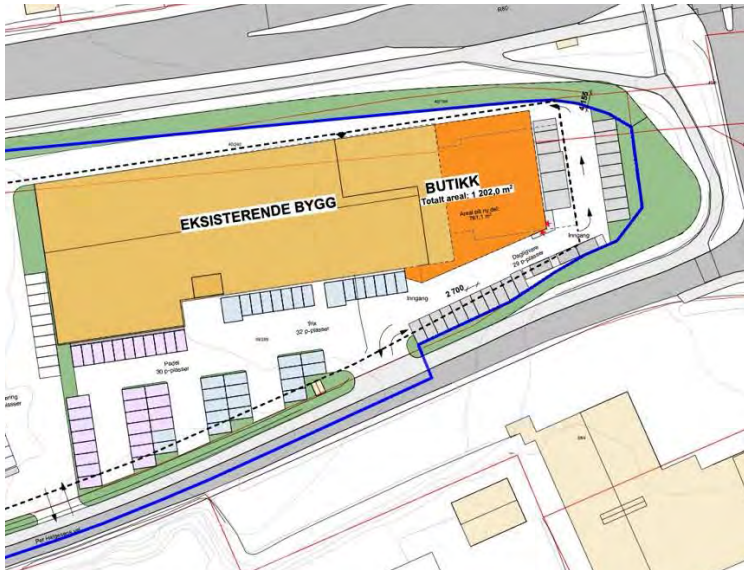
3. Planlagt bebyggelse, anlegg og andre tiltak (jf. forskr. § 1- c)

Bygningstyper/-typologier og struktur



Planene for området er to-delt hvor område 1 strekker seg fra den vestlige fasaden av eksisterende bebyggelse og øst, mens område 2 strekker seg fra den vestlige fasaden og vest. De to planområdene utgjør ca 13.770 m², og en BYA tilsvarende tillat utnyttelse fra KPA (55%) tilsvarer dermed ca 7571 m²

Begge områdene ønskes regulert til forretning/tjenesteyting/kontor/industri/lager i henhold til overordnet planverk. Den vestlige delen (område 2) vil være nybygg med byggehøyde opp mot 10-12 m helt vest og 15 meter mellom boliger og eksisterende bebyggelse. Den vil østlige delen forholde seg til eksisterende bebyggelse i omfang og høyder.



For område 1 planlegges det å rive den østlige, lave delen av eksisterende bebyggelse og bygge ut for dagligvare i samme høyde som eksisterende næringsbygg. Areal som rives er ca 713 m² og ny bebyggelse utgjør ca 762 m² BYA. Samlet areal av bebyggelse blir for denne delen da 4137 m² BYA med service, tjenestetilbud og handel. Adkomst vil være som vist på illustrasjon, fra sør-østre hjørne, med parkering mot sør og øst. I eksisterende bygg planlegges det for å videreføre eksisterende aktivitet, samt åpne opp for utvidete formål i tråd med overordnede planer og dagens bruk, herunder kontor, foretning (handel) tjenesteyting, industri og lager. Det planlegges for parkering i tråd med krav i KPA.



Område 2 er i dag ikke bebygget, men planlegges bebygd med kontor, næring og foretning. Det er foreliggende konkrete planer for dette arealet med verksted/dekkverksted med lager på inntil 1400 m². Planen skal likevel gi rom for eventuelle endringer i program for bebyggelse og vi ønsker derfor å definere byggegrenser, sammen med en tillatt takhøyde på 10-12 m sør for boligbebyggelse, 15 m øst for boligbebyggelse og maksimalt tillatt BYA gitt i m². For området ser vi på innkjøring og parkeringsplass for større biler/lastebiler/busser mot vest, kontor, dekklager og verksted mot øst.

For haugen mot boligbebyggelsen er det ønskelig å planere deler av denne til samme høyde som området forøvrig, men la de delene som ligger nærmest mot RV 80 bli stående. Dette vil samtidig ivareta eventuelt vern av bunker/skyttergrav og sikre mulig sti fra haugen og ned til gang/sykkelvei. Samtidig ivaretar det deler av grøntarealet og minsker påvirkningen det vil ha rent visuelt fra RV80. Arealet skal benyttes delvis til bebyggelse og delvis til lagring for næringsvirksomhet.

Hvilken infrastruktur (grønn og grå) som er nødvendig for å realiseres planen

Slik planene er vil det etablerte veinettet rundt området være godt egnet for tiltaket. Deler av trafikkarealet som ønskes benyttet til parkering for dagligvare, samt lette varetransport til bygget faller inn under planområdet for RV80. Det er ønskelig, men ikke kritisk for prosjektet at en får benytte deler av sidearealet til gang- og sykkelvei (utover areal nødvendig for snølagring mm) til parkering og fremkommelighet for varetransport på den nordre og østlige delen av bygget.

Det er gjennom møter og avklaringer med kommunen, kommet frem at ny bebyggelse på område 1 kan knyttes opp på eksisterende ledningsnett som ligger inn til bygget i dag. For område 2 må denne kobles på ledningsnett sør-øst for planområdet med avløp og overvann.

På eksisterende bebyggelse vil det være lite hensiktsmessig med fordrøyende tiltak, men det kan på ny bebyggelse være nødvendig med grønne tak og lignende for å bedre overvannshåndteringen lokalt.

4. Utbyggingsvolum og byggehøyder (jf. forskr. § 1- d)

Tiltaket er ikke prosjektert frem til at endelige byggehøyder er satt, men for den østlige delen (område 1) av prosjektet vil ny bebyggelse forholde seg til eksisterende høyder på ca 8-10 meter til gesims fra ferdig planert terreng. For den vestlige delen (område 2) ønsker vi å regulere byggehøyde til 10-15 m fra gjennomsnittlig planert terreng.

Det er ikke laget gode illustrasjoner ved innsendelse av anmodning om oppstartsmøtet, volumer vil bli presentert i møtet og tilsendt i forkant av møtet.

5. Funksjonell og miljømessig kvalitet (jf. forskr. § 1- e)

Plangrep, Funksjoner:

Slik planene er nå vil det være hensiktsmessig med en plan som gir gode ramme for fremtidig bebyggelse. Spesielt på den vestlige delen av tomten ønsker vi ikke å legge for stramme rammer, av hensyn til at bebyggelse ikke er prosjektert endelig. For den østlige delen kan planen være mer fastsatt, med byggegrenser som i stor grad følge bebyggelsen slik den er skissert.

I hovedsak vil det være aktuelt å regulere område i to soner for forretning/tjenesteyting/kontor/industri/lager som beskrevet ovenfor, samt grøntareal, veiareal, fortau og sideareal for vei/fortau. Det kan av hensyn til bunker i knaus opp mot boligbebyggelse være aktuelt med hensynsone for kulturminne.

Mobilitet/trafikk

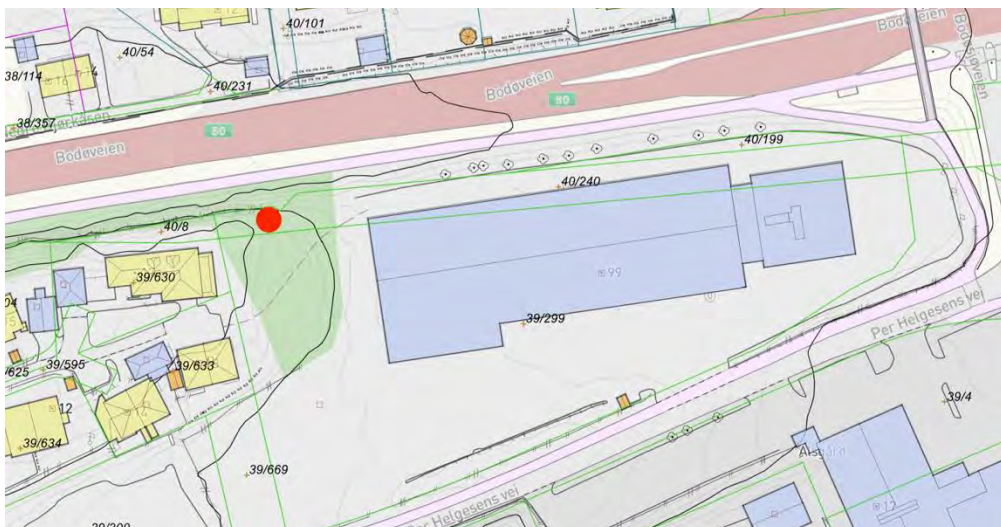
Området har i dag gode adkomstforhold for bil, sykkel transport og gående. Området ligger tett knyttet på hovednettet for sykkel mellom sentrum og mørkved, og med de nye planene for RV80 vil dette ytterligere forbedres. Det er fortau/ gang- og sykkelvei rundt tomten som går langs RV80, krysser ned mot Per helgesens vei og opp langs Per Helgesens vei.

Det er kort avstand til bussforbindelser inn og ut av sentrum. Ved krysset bodøveien/soløyvannsveien er det busstopp på begge sidene med overgang på bro for gående syklende. Busstoppene er betjent av rute 1, som har avganger ca hvert 10 min.

Adkomst inn til området med bil er fra RV 80 til bodøsjøveien, videre til Per Helgesensvei. Planen legger opp til 3 avkjøringer fra Per Helgesensvei hvor av den østlige er godt etablert i dag. Det er begrenset med varetransport inn til bygget i dag, men historisk har det vært stor grad av varetransport, og området er således godt egnet med flate områder, godt med parkering og vei rundt bygget. Ny dagligvarebutikk vil medføre en økt strøm av kunder, både på sykkel, til fots og i bil. Det er vist ønsket parkeringssituasjon i punkt 3. Trafikkstrøm til fra butikk planlegges fra etablert avkjøring med inn og utkjøring på samme plass. Vareinnang til ny dagligvarehandel vil være på den nordre siden av bygget. Det legges opp til å kunne kjøre rundt bebyggelsen slik at en unngår situasjoner hvor lastebiler må rygge inne på området.

For planlagt ny næring på området 2 planlegges det for to avkjøringer. En ønsker i størst mulig grad at det ved tungtransport skal være en innkjøring og en utkjøring fra området, slik at en minimerer behovet for rygging, som kan bidra til å skape farlige/uoversiktlige situasjoner. Parkering og tenkt situasjon er vist i punkt 3. Antall parkeringsplasser er ikke endelig bestemt, men slik det er skissert i vedlagt situasjonskart legges det opp til parkeringsplasser i hht KPA med opp til 2 plasser pr. 100m² BRA handel/service. Med planlagt bebyggelse vil dette kunne bety opp mot 120 p-plasser totalt for hele området.

Kulturminner



Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet, men det ligger deler av et forsvarsanlegg fra andre verdenskrig i bakken opp mot boligbebyggelsen. Denne er ikke så fremst vi kan se fredet, eller registrert som kulturminner i verneplaner el.lignende. Det legges likevelli til grunn at denne sikres i planen, og den delen av haugen som bunkeren står på vil bevares.

VF Nærforsvarsbunker:

Dette har vært en lett nærforsvarsbunker med 2 skyteskår.

Skyteskårene peker østover, altså mot trafikken inn mot byen.

Bunkeren har tysk bygningsnummer 70 i festningsplanen for Bodø.

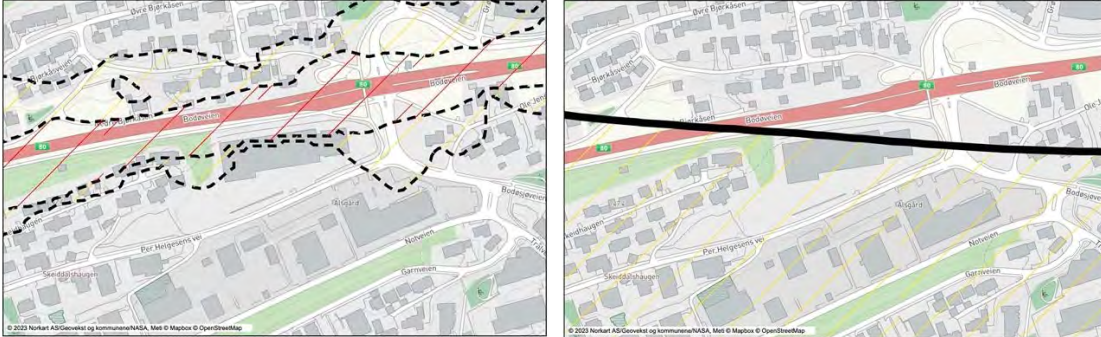
Blågrønn struktur



Området har i dag relativt lav andel av blå/grønn struktur, da mye av området er bebyggt eller asfaltert. Det forventes derfor ikke at ny bebyggelse vil forverre situasjonen i stor grad, men VAO plan vil vise og hensynta eventuelle konsekvenser. Særlig kan konsekvenser av planering av terrenget / grøntområdet mot nord-vest ha innvirkning på overvann. Det kan være aktuelt med tiltak på nye tak for å fordrøye overvann, nye grønne areal eller lignende

Det er lav tilstrømning av vann fra omkringliggende areal inn på selve området, og det meste av overvann kommer inne fra selve området.

Støy



Området er noe støyutsatt med sin nærhet til riksveg og plassering i innflygingen til Bodø lufthavn. Det planlegges likevel ikke for støyfølsom aktivitet mot RV80, og støy må følge nasjonale retningslinjer for støy i videre planlegging. Støy som tema må likevel utredes, spesielt for å hindre forverring av støyforhold for omkringliggende bebyggelse.

6. Tiltakets virkning på, og tilpassing til, landskap og omgivelser (jf. forskr. § 1- f)



Området ligger på Alstad, ved avkjøringen fra RV 80 til Bodøsjøveien. Området har stor variasjon av funksjoner og brukere, med boliger og næringsbygg side om side. Men tyngden av nærings, kontor, forretning, industri og lager er plassert langs første del av bodøsjøveien og inn langs Notvæien.

På andre siden av Per helgesensvei ligger Alsgården som er et flerfunksjonsbygg, med dagligvarehandel, familievernkonto, kontorer, treningscenter, byggevarehandel og frisør. Fra enden

av planområdet mot vest går bebyggelsen i Per Helges vei over til å være mer preget av boligbebyggelse med hovedsakelig eneboliger.

Selve planområdet endrer karakter fra krysset og inn mot boligbebyggelsen. Mot Krysset har det form som et platå som ligger mellom RV 80 og Per Helgesensvei, med det som fremstår som stor høydeforskjell ned til Bodøsjøveien. Langs RV 80 blir denne virkningen gjeldene frem til skrenten som går opp mot boligbebyggelsen mot vest. Fra Per Helgesensvei endres karakteren av området så snart vei/fortau kommer opp i plan med området. Da får det mer karakter som en plass, med store åpne flater/parkeringsplass. Bakken opp mot boligbebyggelsen har karakter av fritt voksende kratt, dette er skoget det siste året for å åpne opp.

RV 80 går forbi på Nordsiden av området med kryss fra RV 80 til bodøsjøveien og Soløyvannsveien. Hovedsykkelnettet er knyttet til RV 80 og har planovergang med bro over veien. Det er busstopp på begge sider av veien. RV 80 ligger 4-5 meter lavere enn planområdet, og ned til gang- og sykkelvei er det en enkel skråning med noe beplantning.

På motstående side av RV80 ligger Bjørkåsen som er et boligområde, Området preges av småhusbebyggelse med en barnehage like etter avkjøringen fra RV80. Enkelte av Boligene har utsikt mot planområdet.

Vest og nord-vest for planområdet er det boligbebyggelse med eneboliger og 2-4 mannsboliger. Den mest nærliggende bebyggelsen har adkomst via Skeidhaugen og stikkvei fra Per Helgesens vei. Den nærliggende bebyggelsen ligger på en åskam som går langs RV 80 mot Bodin kirke. Planområdet ligger på ca Kote + 34 mens skeidhaugen og den nærliggende bebyggelsen ligger på kote + 40-42

Næringsarealene er i stor grad preget av bilbasert handel og aktivitet, mens boligområdene er mer typisk villa bebyggelse med innslag av leilighetsbygg i f.eks Posthusveien.

Virkninger for sted og landskap.

De to prosjektene vil ha ulike innvirkning på omgivelsene og landskap. Påbygg/utvidelse av eksisterende bebyggelse vil ha de klart største fjernvirkningen med god synlighet fra sin plassering på «platået» mot passerende langs RV80, bebyggelse på Bjørkåsen og trafikk som kommer opp langs Bodøsjøveien. Virkningen vil med hensyn til tap av utsikt mm likevel være lav mtp begrenset utstrekning og høyde. Tiltaket vil ha positiv innvirkning på det bygde miljøet, ved at en får et nytt bygg med mer tiltalende og tidsriktig utsende, samtidig som det vil tilpasse seg bedre gjenværende bebyggelse og bidra til å skape en helhet i bebyggelsen og skape ny aktivitet.

For det nye området vil inngrep i bakken opp mot boligbebyggelsen naturligvis gi virkning i landskapet. Men planen legger opp til å beholde deler av bakken ut mot RV80, slik at bunker bevares og det kan tilrettelegges for ny/endret sti ned mot RV80. Ny bebyggelse vil klart ha innvirkning på utsikt og omgivelsene for den mest nærliggende bebyggelsen. Likevell vil ny bebyggelse klart ha fordeler ved at det fortettes og bygges på et område som står «brakk» i dag. Ny bebyggelse vil også endre karakter på deler av området langs Per Helgesens vei, ved at den aktiviseres mer. Grunnet høydeforskjellen forventes det ikke at ny bebyggelse vil ha innvirkning på innsyn for annen bebyggelse.

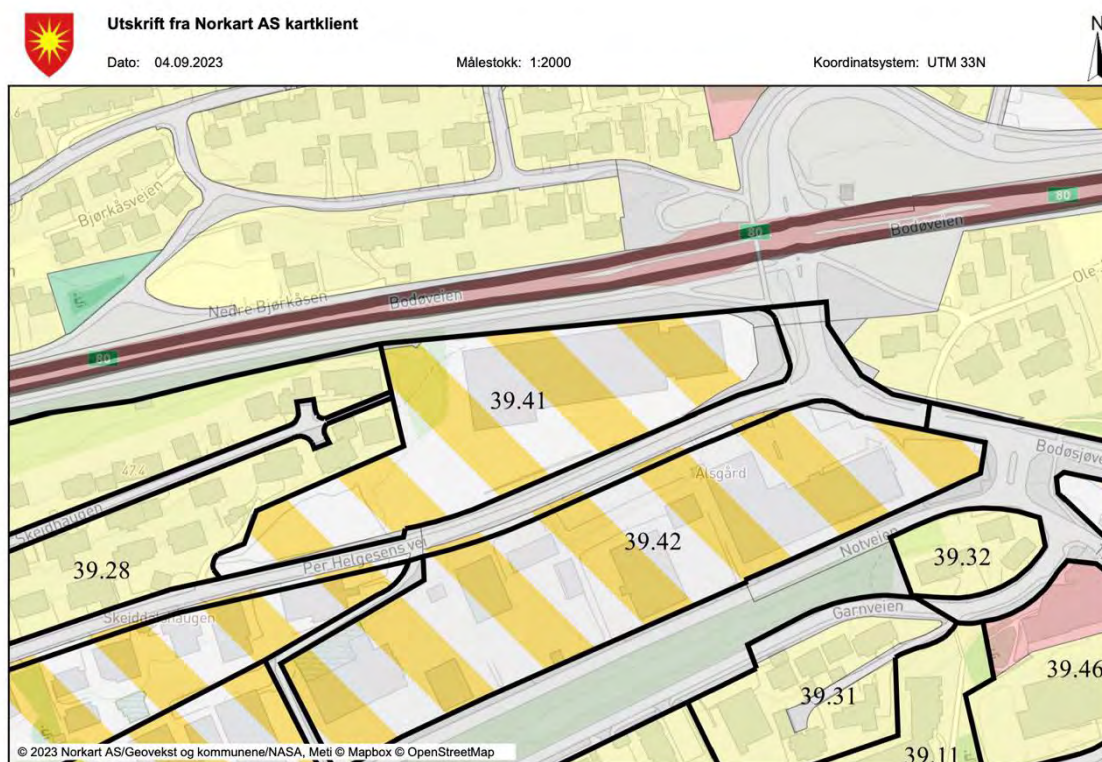
3. Planinitiativ



Kartet viser planlagt uttak av masser i skråningen. Området skal benyttes delvis til ny bebyggelse og delvis til lagring for næringsaktivitet. Skråning vil bli sikret på hensiktsmessig vis, samt ny sti vil bli opparbeidet som gruslagt sti. Med stiens nye plassering rett ved bunker, kan også bunker synligjøres i større grad.

7. Forholdet til kommuneplan, eventuelle gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, og pågående planarbeid (jf. forskr. §1- g)

Forholdet til kommuneplanens arealdel



Planinitiativet følger kommuneplanens arealdel hvor området er regulert til kombinert formål med næring, ofrretning og tjenesteyting. Innen for sone 39.41 tillates det forretning, tjenesteyting, kontor, industri og lager. Innenfor feltene som inkluderer forretningsformål tillates etablering av forretning med inntil 1500 m² BRA inkl. lager. Detaljhandel med ikke plass- krevende varer inntil BRA = 1.500 m². Videre tillates det bebyggelse opp mot 15 m fra gjennomsnittlig planert terreng, og BYA opp til 55%. For det totale arealet innenfor planområdet (ca. 14.780 m²) tilsvarer dette ca 8130 m²

Videre bygger planinitiativet opp om overordnet ønske om fortetning rundt de sentrale områdene med gode buss og sykkelforbindelser.

Forholdet til FNs bærekraftsmål

De mest aktuelle temaene innenfor FNs bærekraftsmål vil være 3, 8, 9 og 11.



3: Prosjektet tar sikte på å skape god og trygge miljø, hvor det både i fremtidig plan og eksisterende situasjon legges opp til trening og aktivitetsarenaer som paddel, treningshall, trampolinepark og lekeland.

8: Området skaper i dag arbeidsplasser innenfor eksisterende aktivitet, og gjennom ny plan vil en skape nye arbeidsplasser som også gir inntekter til felleskapet.

9: aktuelt gjennom planlegging av infrastruktur, overvannssystemer, regulering til industri og næring.

11: Oppgradering av eksisterende bygningsmasse, fortetning i byer og tettsteder, oppgradering av infrastruktur, ny bebyggelse i hht nye krav om bærekraft i produksjon og planlegging.

Statlige retningslinjer

Statlige retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2013)

Målet med retningslinjen er bl.a. at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bymiljø, god trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Noen aktuelle retningslinjer er:

- Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen.
- Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

Andre relevante retningslinjer/rammer/føringer

- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T1520-2012)
- Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rikspolitisk retningslinje for universell utforming (2008)
- Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk sammenheng

Regionale føringer

Fylkesplan for Nordland 2013-2015, vedtatt 27.02.2013

Det vil i planarbeidet være aktuelt å se til kap. 5, 6 målområde 2 og 3 i Fylkesplan for Nordland, samt kapittel 8 arealpolitikk i nordland. Hovedtrekkene og spesielt relevante mål og strategier fra disse kapitlene er gjengitt nedenfor:

- Styrke regionsentrene som funksjonelle sentra
- Satse på utvikling av byer og tettsteder med grunnlag i stedenes egenart
- Utvikle robuste samfunn med velfungerende infrastruktur og god omstillingsevne

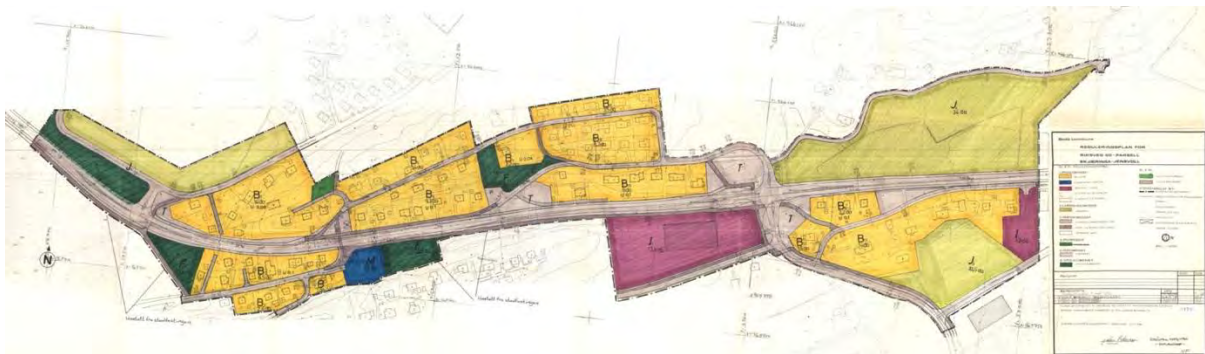
- Legge til rette for gående og syklende og gode kollektivløsninger
- Stimulere til nyetableringer, omstillinger og vekst i eksisterende bedrifter
- Styrke kunnskapsbasert næringsutvikling der Nordland har spesielle fortrinn
- Legge til rette for effektive og miljøvennlige godstransporter

Regional plan for klima og miljø – grønn omstilling i Nordland, vedtatt 14.06.2021

Visjonen for Nordlandssamfunnet er «*Sammen for et klimatilpasset lavutslippssamfunn i Nordland i 2050*». I planen er det 4 hovedmålsettinger som er relevante for planarbeidet:

- Kommuner, næringsliv, regionale myndigheter, og frivillige organisasjoner har tilstrekkelig kunnskap og kompetanse til å bidra til grønn omstilling.
- Klimagassutslippene i Nordland fylke skal reduseres med 60 % fram mot 2030, sammenlignet med 2009.
- I 2030 er industrien og næringslivet i Nordland en global aktør innen grønn omstilling
- Nordland har omstillingsdyktige kommuner som håndterer klimarisiko, og som utnytter mulighetene ved et endret klima.

Gjeldene plan



Området er i dag regulert gjennom en eldre reguleringsplan 1175 RV80, *pars.skjæringa-jensvoll*. Planen er fra 1979 store deler av planen er i dag erstattet med andre planer. Det er også gitt flere dispensasjoner fra reguleringsplanen gjennom årenes løp. Den delen av planinitiativet som faller inn under planen er her regulert som I1 til industri. Aktuelle bestemmelser til området er:

Arealene skal benyttes til industri- eller lagervirksomhet. Anleggets art, utforming og plassering skal i hvert enkelt tilfelle godkjennes av bygningsrådet, som kan fastsette at bedrifter som antas å ville medføre særlige ulemper, henvises til bestemte deler av arealet eller til andre industristrøk.

Bebyggelse skal oppføres med maksimal gesimshøyde 8 m fra planert terreng.

Det er i planene ikke satt grenser for BYA, men det er angitt byggegrenser i plankartet. Disse er i senere år gitt dispensasjon fra for etablering av bebyggelse mot øst.

Planen strekker seg også inn i reguleringsplan *Per Helgesens vei, nytt fortau (planID 1804_1254)*. Området er tatt med i planen for å sikre avkjøring til/fra eiendommene. Vei og fortau forutsettes videreført som i dagens plan, men med regulerte avkjørsler til de aktuelle tomtene/områdene.

Tilgrensende planer

Det er flere tilgrensende planer til området, de aktuelle og mest nærliggende er:

- 1131_02 Alsgård, endring reg.plan – 1995

- 1131_03 Alsgård del av reg.endring. – 1995
- 2018011 RV 80 Hunstadmoen – Bodøelv - 2020
- 1278 Notveien 13 – 2013

Foruten om ny plan for RV 80 hunstadmoen - Bodøelv vil ikke de andre planen ha spesielt stor innvirkning på planinitiativet. Forslått plangrense følge plangrense mot plan for RV80.

8. Vesentlige interesser som berøres av planinitiativet (jf. forskr. § 1- h)

SVV vil som eier av RV80 sammen med nye tiltak i ny plan for RV80 være den mest berørte kommunale/statlige aktøren i området. Foruten om disse vil naboer i nærliggende boligområdet nord-vest for planområdet være berørt i form av ny bebyggelse, mulig tap av utsikt og eventuell støy som følge av ny aktivitet i området. Det går i dag en sti på nordsiden av eksisterende bebyggelse og opp mot boliger vest for planområdet. Denne bør/må hensyntas i planleggingen.

Krigshistorisk forening vil kunne ha interesser i eventuell bevaring av bunkers i bakken opp mot boligbebyggelse.

I eksisterende bebyggelse har det vært tilfluktsrom. Dette er ikke lengre opprativt.

Det er gjort sjekk mot naturbase, miljøstatus, kommunekart, dsb, NVE osv. uten å finne vesentlig interesser innenfor planområdet eller i tilknytting til planområdet.

9. Hvordan samfunnssikkerhet skal ivaretas, blant annet gjennom å forebygge risiko og sårbarhet (jf. forskr. § 1- i)

Samfunnssikkerhet vil ivaretas i planen gjennom flere av planens kapitler, samt av innspill fra myndigheter og overordnet planverk. Særlig vil risiko- og sårbarhetsanalyse gjennom ROS-sjekklisten avdekke hvilke temaer som kan være aktuelle å gå nærmere inn på.

Foreløpig ser vi at de mest aktuelle temaene for egne utredninger vil være Geoteknikk, forurensede masser og støy. Overvann vil bli handtert gjennom VAO-plan med blågrønn analyse.

Foreløpig sjekkliste for ROS-analyse:

Naturgitte forhold (inkl. ev. klimapåslag)	<ul style="list-style-type: none">- Sterk vind- Snø/is- Frost/tele/sprengkulde- Nedbørmangel- Store nedbørmengder- Urban flom/overvann- Skred (kvikkleire, jord, stein, fjell, snø), inkludert sekundærvirkninger- Erosjon- Radon- Geoteknikk
Infrastruktur	<ul style="list-style-type: none">- Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportåre, utgjøre en risiko for området?- Vil utilsiktede/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende virksomheter (industriforetak etc.) utgjøre en risiko for området?- Medfører bortfall av tilgang på El, vann, avløp eller teletjenester spesielle ulemper for området?

3. Planinitiativ

Næringsvirksomhet	<ul style="list-style-type: none">- Dersom det går høyspentlinjer ved/gjennom området; påvirkes området av magnetiske felt fra kraftlinjer, eller er det klatrefare på master.- Er det spesielle farer forbundet med bruk av transportnett for gående, syklende og kjørende innenfor området til f.eks skole/barnehage/nærmiljø/forretninger/busstopp etc- Har området tilstrekkelig brannvannforsyning (mengde og trykk)?- Er det sikre adkomster for brannbil.- Samlokalisering i næringsområder.- Er det virksomheter som forvalter kritiske samfunnsfunksjoner og kritiske infrastrukturer innenfor planområdet.- Planlegges det for virksomheter som håndterer farlige stoffer, eksplosiver og storulykkevirksomheter.
Forhold ved utbyggings- formålet	<ul style="list-style-type: none">- Om utbyggingen medfører nye risiko- og sårbarhetsforhold i planområdet.
Tidligere bruk	<ul style="list-style-type: none">- Er området påvirket/forurenset fra tidligere virksomhet?- Eks: gruve, militære anlegg, industri, annet....
Ulovelig virksomhet	<ul style="list-style-type: none">- Er tiltaket i seg selv et sabotasje- /terrormål- Naturgitte forhold og effekt av klimaendringer.

10. Hvilke berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles om oppstart (jf. forskr. § 1- j)

Temaet vil bli gjennomgått i oppstartsmøtet, og vi forholder oss til kommunens liste over aktuelle interessenter. Aktuelle interessenter vil kunne være barnas representant, Statsforvalteren, fylkeskommunen, IRIS, Arva, Bodø energi, Krigshistorisk myndighet / museum m/flere.

11. Prosesser for samarbeid og medvirkning fra berørte myndigheter, grunneiere, festere, naboer og andre berørte (jf. forskr. § 1- k)

Medvirkning

Varsel om oppstart av planarbeidet vil bli behørig annonsert i avis, sendt som varsel til naboer og andre som interessenter/berørte, annonsert på Gnist Arkitekters nettside og publisert på kommunens side. Videre vil det avholdes et informasjonsmøte om planene på Kontorene til Gnist Arkitekter, eller hos kommunen. Planen følge normal gang med åpning for å komme med innspill til planen, og de innkomne innspillene vil bli behandlet/kommentert ut som del av planbeskrivelsen. Representanter for interessegrupper vil bli sendt varsel i likhet med naboer.

Etter utarbeidelsen av planen vil denne bli sendt ut på høring, hvor det også vil være mulig å komme med innspill til planen på lik linje som ved oppstart.

Samarbeid og samhandling

Det har vært og vil fremover også være behov for avklaringer og samarbeid med statens vegvesen i forhold til planens grense mot RV80-prosjektet. Det har vært en god dialog og vi ønsker å kunne hensynta deres behov i våre planer, og vil jobbe sammen med SVV videre i deres arbeid på tilstøtende plan.

Prosess for planen vil følge normal planprosess hvor det for kommunens del vil være aktuelt med møter underveis i prosessen dersom det er behov for avklaringer. Enkelte avklaringer er som nevnt tidligere gjort tidligere i prosessen i forhold til VA. Videre i prosessen ønsker vi å avklare temaer underveis, og ser gjerne at vi kan levere delkapitler til gjennomlesning i forkant av innsending av endelig planforslag.

12. Vurdering av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil kunne bli ivaretatt (forskr. § 1 – I)

Vi vurderer planen til ikke å være omfattet av forskrift om konsekvensutredning da den planlagte bebyggelse er under terskelen, planlagte formål er i henhold til overordnede planer, og det ikke planlegges for boliger innenfor plangrensen.

Vedlegg:

Kart med forslag til plangrense

Situasjonplan

Ku-vurdering